Tylko do użytku służbowego.

DODATEK

do Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok IV. | Warszawa, dnia 18 września 1931 r. | Nr. 14.

TREŚĆ:

Komunikacja zagraniczna towarowa.

Poz. 37. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/3/Ws/11115/31 z dnia 9 września 1931 r. w sprawie niewłaściwego obliczania przewoźnego przez stacje kolei polskich w polsko-sowieckiej komunikacji towarowej.

Na podstawie otrzymanych reklamacyj stwierdzono, że w ostatnich czasach zdarzyły się wypadki nieprawidłowego stosowania przez stacje kolei polskich do przesyłek, przewożonych według bezpośredniej polsko-sowieckiej taryfy towarowej, opłat klas normalnych zamiast właściwych opłat taryf wyjątkowych, podanych w taryfie bezpośredniej.

Jak wynika z wyjaśnień, otrzymanych od Dyrekcyj, przyczyną tych nieprawidłowości jest częstokroć i ta okoliczność, że niektóre stacje brzmienie uwagi „Tylko dla kierunku ze Z. S. R. R. do Polski", podanej w nomenklaturze i klasyfikacji taryfy bezpośredniej (Część II Zeszyt A), niewłaściwie interpretują w ten sposób, że w takim wypadku stacje P. K. P., położone na obszarze W. M. Gdańska, nie wchodzą w rachubę.

Taka interpretacja jest zasadniczo mylna, gdyż zgodnie z tytułem polsko-sowieckiej bezpośredniej taryfy towarowej i w myśl § 2 Postanowień ogólnych, podanych w Rozdziale I Części I tej taryfy, rozciąga się ona nietylko na stacje, znajdujące się na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, lecz również i na stacje P. K. P., położone na obszarze W. M. Gdańska.

Uwaga: „Tylko dla kierunku ze Z. S. R. R. do Polski" odnosi się zatem i do stacyj P. K. P., znajdujących się na obszarze W. M. Gdańska.

Właściwe organa nadzorcze Dyrekcyj przedsięwezmą niezbędne kroki, celem odpowiedniego pouczenia stacyjnego personelu w myśl powyższego wyjaśnienia i rozciągną baczny nadzór nad prawidłowem obliczaniem przewoźnego w polsko-sowieckiej komunikacji towarowej.

Nr. III/3/Ws/11115/31.

Poz. 38. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/3/R/11672/31 z dnia 11 września 1931 r. o wprowadzeniu w życie Taryfy Część I i II Polsko-Rumuńskiego Związku kolejowego.

Z dniem 15 września 1931 r. weszła w życie taryfa towarowa na przewóz towarów pomiędzy stacjami kolei żelaznych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska z jednej strony, a stacjami Rumuńskich Kolei Żelaznych z drugiej strony część II.

Jako część I dla tego zeszytu obowiązuje „Taryfa towarowa na przewóz towarów między stacjami Rumuńskich Kolei Żelaznych z jednej strony, a stacjami kolei żelaznych węgierskich, austrjackich, czeskosłowackich, polskich i niemieckich z drugiej strony".

Dla przewozu węgla kamiennego obowiązuje osobny zeszyt „Taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego, brykietów z węgla kamiennego, koksu z węgla kamiennego oraz koksu gazowego pomiędzy stacjami Polskich Kolei Państwowych oraz prywatnych, znajdujących się w Zarządzie Polskich Kolei Państwowych, z jednej strony a stacjami Rumuńskich Kolei Żelaznych z drugiej strony, przy przejściu bezpośredniem oraz w tranzycie przez Czechosłowację i Węgry", ważny od 1 czerwca 1931 r.

Postanowienia części I zawierają niektóre odchylenia od postanowień Konwencji Międzynarodowej i przepisów taryf wewnętrznych, na które zwraca się uwagę, w szczególności:

W myśl rozdziału A p. 3 dopuszczalna różnica wagi między wagą podaną w liście przewozowym a wagą przez kolej stwierdzoną wynosi 2%, podczas gdy według postanowień Taryfy Towarowej Część I A § 7, punkt 12 różnica wynosi tylko 2% wagi wagonu na nim oznaczonej.

Według p. 6 nadawca może opłacać zgóry część przewoźnego wyrażoną w pewnej sumie pieniężnej: ustęp ten zawiera pewne ograniczenie w stosunku do K. M., gdyż zezwala na opłacanie zgóry przewoźnego tylko do pierwszej stacji granicznej leżącej na drodze przewozu.

Co do zasad obliczania przewoźnego zauważa się co następuje:

Odmiennie od postanowień taryfy wewnętrznej oblicza się przewoźne przy przesyłkach załadowanych do wagonów o ładowności mniejszej niż 15000 kg według stawek przewidzianych dla 15 t., najmniej za ładowność wagonu, o ile obliczenie według stawek przewidzianych dla 10 t za wagę rzeczywistą najmniej za 10 t nie da opłaty tańszej.

Zwraca się uwagę na postanowienia dotyczące obliczania przewoźnego za towary załadowane do wagonów kotłów i wagonów prywatnych właścicieli. Postanowienia te nie mają jednak zastosowania przy bezpośredniem przejściu z Rumunji do Polski i z Polski do Rumunji.

Taryfa towarowa część II zawiera w Dziale I uzupełnienia części I. Zwraca się uwagę, że postanowienia rozdziału B p. 3, 4 i 5 obowiązują tylko przy bezpośredniem przejściu w komunikacji między Polską a Rumunją i nie mają zastosowania przy przesyłkach kierowanych przez przejścia czeskosłowacko---względnie węgiersko-rumuńskie.

W dziale II zawarte są postanowienia o reekspedycji przesyłek mające również tylko zastosowanie przy bezpośredniem przejściu przez Śniatyn Załucze, dalej postanowienia dotyczące niektórych stacyj oraz szczególne przepisy kontrolne dla rumuńskich stacyj portowych Braila, Constanta i Calati.

Spis stacyj i wykaz odległości taryfowych stanowi treść działu III.

W dziale IV zawarte są przepisy kierunkowe, wraz z przykładami obliczania łącznej odległości przewozowej i dróg kierunkowych.

Dział V obejmuje kolejno spis taryf, skorowidz artykułów włączonych do poszczególnych taryf oraz stawki opłat przewozowych. Taryfa jest ujęta w formie tablic odcinkowych zawierających w tablicach „A" stawki opłat przewozowych za linje rumuńskie zaś w tablicach „B" stawki opłat przewozowych za linje polskie, polsko-czeskosłowackie, względnie polsko-czeskosłowacko-węgierskie do granicznych rumuńskich stacyj przejściowych względnie punktów stycznych.

Przy obliczaniu przewoźnego należy stosować najtańszą stawkę ogólną wypadającą z dodania stawek odcinkowych, tych samych punktów stycznych z tablicy „A" i „B".

Przykład obliczenia przewoźnego:

Towar z taryfy 180 A dział a, o wadze 12.120 kg nadany w stacji Łódź Fabryczna do stacji Lugoj załadowany do wagonu o ładowności 12.500 kg.

Stawki opłat przewozowych do punktów stycznych:

	I	II	III	IV	VI
przy stosowaniu stawek 10 tonnowych					
z tablicy A	945	797	667	559	348
„ „ B	359	1004	1287	1389	1374
razem	1304	1801	1954	1948	1722
przy stosowaniu stawek 15 tonnowych:					
z tablicy A	945	757	634	531	331
„ „ B	312	941	1174	1273	1259
razem	1257	1698	1808	1804	1590

Najtańsze stawki ogólne wypadają przez punkt styczny I. Obliczyć należy przewoźne za wagę rzeczywistą według stawek 10 tonnowych lub za ładowność wagonu według stawek 15 tonnowych:

1304 × 122 = 1590.88 zł czyli 1590.90 zł.
1257 × 125 = 1581.25 „

Obliczenie za ładowność wagonu daje w tym przykładzie tańsze przewoźne. Przesyłkę należy skierować: Łódź Fabryczna „p. 16", Lugoj „r. 49" drogą przez „31" t. j. Cieszyn — Siataros — Lököshaza.

Taryfa niniejsza nie ma zastosowania do przesyłek ze stacyj i do stacyj, dla których w przepisach kierunkowych nie przewidziano kierunku drogi przewozowej nawet wówczas, gdy w taryfie dla tych stacyj podane są stawki opłat przewozowych. O ile nadawca przepisze w liście przewozowym inną drogę przewozu niż przewidziana jest w przepisach kierunkowych, natenczas taryfa niniejsza nie będzie stosowana.

Nr. III/3. R. 11672/31.

Drukarnia Państwowa Nr. 56871. 12.IX/31. 5.500.